



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délégué de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet d'entrepôt de stockage de matières combustibles
présenté par la société GOODMAN FRANCE
sur la commune de SURY LE COMTAL
(département de la LOIRE)**

Avis n° 2018-ARA-AP-00643

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 22 octobre 2018, a donné délégation à Mme Pascale Humbert, membre permanent, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mars 2017 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet GOODMAN FRANCE sur la commune de SURY LE COMTAL (département de la Loire)

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Le délai d'instruction du dossier ICPE, démarré le 22 juin 2018, a été interrompu le 10 août 2018 et court à nouveau depuis le 23 octobre 2018. L'Autorité Environnementale doit se prononcer avant le 21 décembre 2018.

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19 du code de l'environnement, la préfecture de la Loire et l'Agence régionale de santé ont été consultées dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale. L'Agence régionale de santé a émis un avis en date du 2 août 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du même code.

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	5
2. Qualité du dossier.....	5
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	6
2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	7
2.3. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	9
2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	9
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	10
3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	10

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

L'entreprise GOODMAN France, spécialisée dans les investissements immobiliers, notamment à vocation d'activité d'entrepôt et logistique, a déposé en date du 22 juin 2018 un dossier d'autorisation environnementale en vue d'être autorisée à exploiter, sur la commune de Sury Le Comtal, un entrepôt de stockage de matières combustibles, pour un volume de 805 595 m³. Le projet est situé dans le périmètre de la ZAC (Zone d'Activité Concertée) des Plaines, qui est en cours d'aménagement par la Société d'Équipement et de Développement de la Loire (SEDL).

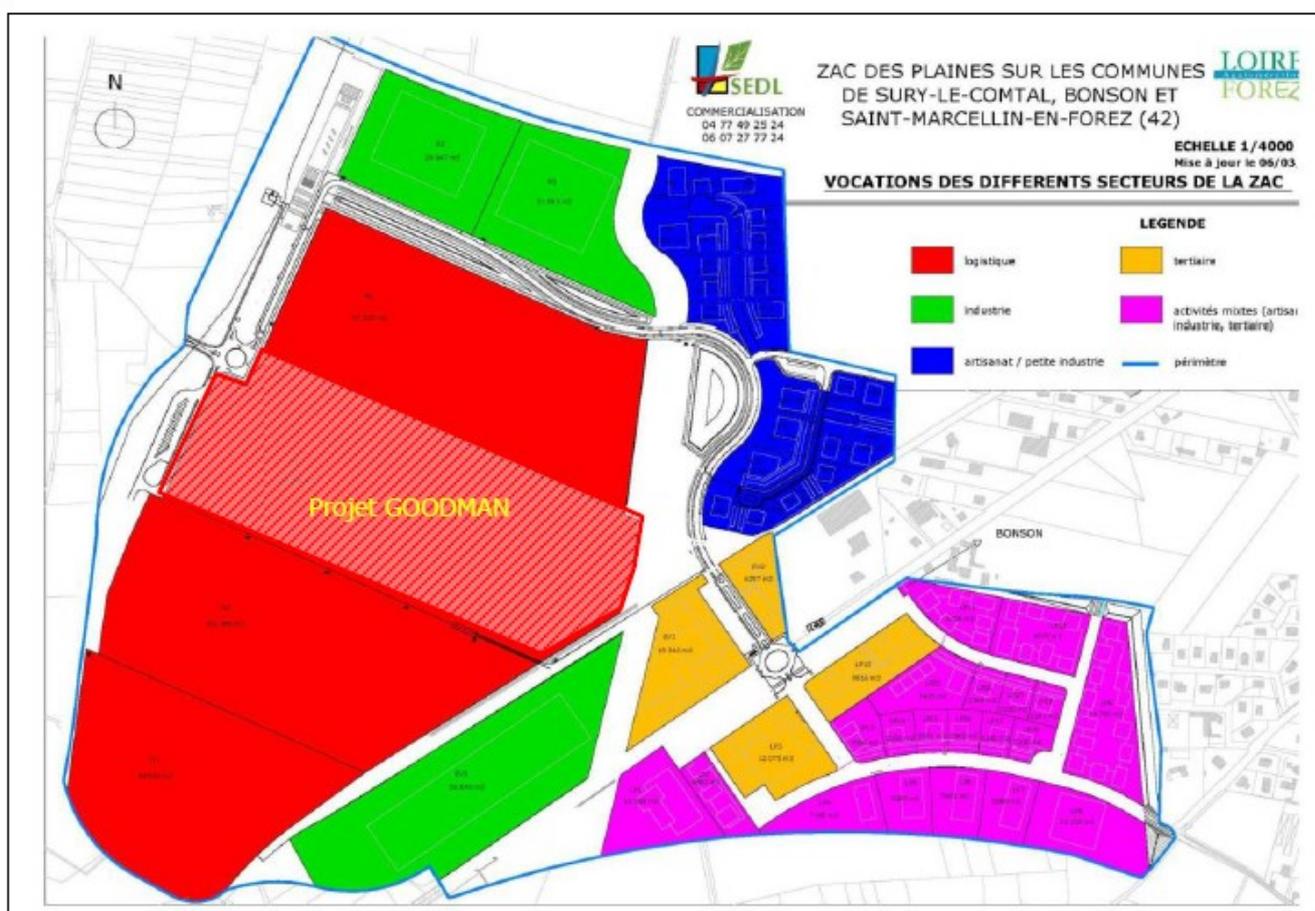


Illustration 1: Localisation du projet à l'intérieur de la ZAC. Source : étude d'impact

Ce site sera exploité par un locataire dans le cadre d'une convention spécifique, l'entreprise GOODMAN restant le titulaire de l'autorisation sollicitée. Son projet s'implante sur une parcelle de 12 ha et correspond à une surface de bâtiments de 62 265 m² (soit environ 6 ha), sur une hauteur de 13,6 m, comprenant :

- cinq cellules de stockage de 12 000 m² - dont environ 2880 m² dédiés, dans chaque cellule, au stockage des produits dangereux -, soit une surface de plancher totale de 60 000 m² ;
- une cellule de préparation/réception/expéditions ;

- deux locaux de charge de batteries ;
- un local chaufferie ;
- des bureaux et locaux sociaux en R+1 pour une surface de 1 500 m² en R+1 ;
- des locaux annexes : cuve et local de sprinklage.

Le projet est soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, du fait des rejets d'eaux pluviales.

La ZAC des Plaines au sein de laquelle s'installe l'entrepôt de stockage de matières combustibles a fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, qui a donné lieu à un arrêté préfectoral d'autorisation en date du 3 décembre 2009 et le projet s'inscrit en adéquation avec les prescriptions de cette décision.

Par ailleurs, les parcelles de la ZAC situées au Nord et au Sud du projet sont utilisées par des entrepôts logistiques, déjà construits et en activité.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la limitation de l'impact des flux de véhicules liés au projet (poids-lourds de livraison et expédition, véhicules légers du personnel), le projet étant situé dans le périmètre du PPA (plan de protection de l'atmosphère) de Saint-Étienne ;
- la limitation de l'impact du projet sur les eaux superficielles, au regard en particulier de la gestion des eaux pluviales.

2. Qualité du dossier

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend toutes les pièces prévues par l'article R122-5 du code de l'environnement, et traite de toutes les thématiques environnementales prévues au code de l'environnement.

Le dossier comporte les études spécifiques réalisées en 2009 sur la ZAC des Plaines en vue de son autorisation, dont les inventaires naturalistes (faune et flore) et le volet « zones humides » qui présentent un intérêt particulier dans le cadre de l'instruction du dossier Autorisation Environnementale de la société GOODMAN. Il comprend également le dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées de 2010, dossier réalisé dans le cadre de l'aménagement de cette ZAC.

Conformément au code de l'environnement, il comporte une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

Le rapport est facilement lisible et compréhensible, d'autant que l'activité d'entreposage ne suppose aucun procédé industriel dont la description pourrait brouiller la compréhension du dossier.

Selon le rapport de recevabilité du 23 octobre 2018, le projet a été légèrement modifié, en particulier par l'abandon du stockage de liquides inflammables¹. **L'Autorité environnementale recommande d'actualiser en conséquence l'étude de danger sur ce point.**

1 « Selon le dossier déposé et suite aux échanges lors de l'instruction (qui ont conduit à l'abandon des rubriques relatives aux liquides inflammables 4331-3 et aérosols 4320-2), le site est soumis à autorisation au titre des rubriques suivantes [...] » (page 2 du rapport de recevabilité du 23 octobre 2018)

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement

Les informations détaillées dans ce chapitre du dossier résultent de la synthèse d'observations locales, de consultations de documents ainsi que de la collecte de données auprès d'un certain nombre d'organismes publics, parapublics ou privés.

L'état initial appelle les remarques suivantes :

Trafic routier et nuisances liées

Le trafic moyen journalier existant sur les routes à proximité du projet est indiqué, comme le montre le tableau ci-dessous.

	RD8 (accès ZAC)	RD498	Echangeur RD8/RD498	RD9008	RD8 (entrée/sortie de Bonson)	A72
Trafic moyen journalier	6 424	2 423	14 009	10 599	13 324	32 000

Illustration 2: Trafic moyen journalier autour du projet. Source : étude d'impact

Ces informations sont pertinentes, mais il serait utile de les compléter par des données sur les variations de trafic au cours de la journée, afin de pouvoir mettre ces éléments en relation avec le futur trafic lié au projet et ainsi de mieux qualifier son impact.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'état initial est très succinct sur ce point. Il mentionne sans l'explicitier le fait que le site s'intègre dans un milieu dont la qualité de l'air est moyenne. **L'Autorité environnementale suggère d'approfondir ce point, d'autant plus que le projet est situé dans le périmètre du Plan de protection de l'atmosphère de Saint-Étienne².**

En termes de nuisances sonores, le dossier montre que les activités à proximité du site sont déjà bruyantes. L'étude acoustique jointe au dossier (en annexe 2) indique que des mesures de bruit ont été réalisées en limite de propriété et en bordure des habitations les plus proches, situées à environ 160 m au Sud du projet.

Milieus naturels et espèces protégées

L'étude d'impact reprend les éléments de l'état initial de l'étude d'impact de la ZAC (2008) et du dossier de demande de dérogation espèces protégées (2010)³. Ces données n'ont pas été actualisées et ne permettent pas d'identifier les enjeux à l'échelle du projet.

Eaux superficielles et souterraines

L'état initial concernant ce point est bien détaillé dans le dossier, notamment la qualité des différents cours

2 Ce point est précisé en page 93 de l'étude d'impact, dans la partie « compatibilité du projet avec les différents plans », mais mériterait d'être bien précisé dans l'état initial.

3 Cette information est visible page 21 de l'étude d'impact

d'eau (le Malbief et le Bonson) et le fonctionnement hydraulique de la zone⁴. La ZAC possède des réseaux d'assainissement séparatifs pour les eaux usées et les eaux pluviales.

En ce qui concerne les eaux souterraines, le dossier indique que les terrains sur lesquels s'implante le projet sont très peu perméables et que les eaux souterraines peuvent être considérées comme peu vulnérables à une pollution de surface⁵.

2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

Qualité de l'étude des impacts : les éléments produits sont pour partie issus des études liées à l'aménagement de la zone d'activité Les Plaines. Sur plusieurs points, ces éléments auraient mérité d'être complétés par des éléments plus récents et adaptés à l'échelle du projet.

Trafic routier et nuisances liées

Le dossier indique que les rejets liés à l'activité seront essentiellement ceux des véhicules transitant sur le site ; les chaudières en période hivernale et les moteurs du réseau sprinkler lors des essais périodiques seront également à l'origine de rejets, mais de façon périodique et moins importante.

En ce qui concerne le trafic routier, l'étude d'impact relève que l'aménagement récent de la route départementale RD8⁶ a permis, en amont de la réalisation du projet, de fluidifier le trafic et de diminuer le transit PL dans le bourg voisin de Bonson.

Elle estime qu'environ 220 poids-lourds et 500 véhicules légers circuleront par jour⁷. Les impacts liés au trafic auront lieu 7 jours/7, le site étant prévu pour fonctionner tous les jours de la semaine. L'étude analyse les impacts liés au trafic en termes de flux de trafic moyen sur le site, comme l'indique le tableau en page suivante.

4 Pages 10 à 16 de l'étude d'impact

5 Page 10 de l'étude d'impact

6 En septembre 2017

7 Page 60 de l'étude d'impact

		RD8 (accès ZAC)	RD498	Echangeur RD8/RD498	RD9008	RD8 (entrée/sortie de Bonson)	A72
Trafic moyen journalier		6 424	2 423	14 009	10 599	13 324	32 000
Trafic généré par le site	Véhicules légers	500	500	500	500	500	500
	Poids lourds	220	-	220	-	-	220
Impact généré par le site	Tous véhicules	11,2 %	20,6 %	5,1 %	4,7 %	3,7%	2,25 %
	Poids lourds	3,4 %	-	1,6 %	-	-	0,7 %

Illustration 3: Trafic moyen journalier autour du projet et comparaison avec les flux du projet.
Source : étude d'impact

La manière dont les flux de trafic générés par le site ont été estimés mérite d'être davantage explicitée. Les indications données à cet égard dans le dossier ne permettent pas de comprendre ce que ces chiffres recouvrent concrètement⁸.

L'impact de l'activité du site aux heures de pointe et les manières de réduire cet impact ne sont en outre pas envisagés.

Par ailleurs, les émissions atmosphériques liées aux véhicules ne sont pas quantifiées, le dossier se limitant à indiquer que les émissions des véhicules respecteront les valeurs réglementaires.

Sur ces points, l'Autorité environnementale recommande de mieux préciser les incidences liées au projet et d'approfondir la réflexion sur les mesures d'évitement et de réduction correspondantes.

Milieus naturels et espèces protégées

Le dossier indique que les mesures d'évitement/réduction/compensation sont gérées dans le cadre de la ZAC et que la SEDL assure le suivi des mesures de compensation jusqu'en 2022.

L'absence d'actualisation de l'état initial depuis l'établissement de l'étude concernant la ZAC⁹ et de déclinaison plus fine de cet état initial à l'échelle du projet ne permet pas une bonne identification des impacts liés au projet lui-même, et donc la confirmation de la pertinence, à l'échelle du projet, des mesures prévues pour la ZAC.

L'Autorité environnementale recommande de clarifier sur ce point la conduite de la démarche « éviter-réduire-compenser » à l'échelle du projet lui-même.

Eaux superficielles

Des mesures pour limiter les impacts sont présentées ; l'étude d'impact précise que les eaux pluviales de toiture seront dirigées vers une noue de rétention étanche puis rejetées dans le réseau de la ZAC. Les eaux de voiries seront collectées dans un bassin de rétention puis passeront dans un séparateur d'hydrocarbures

8 Ainsi, « les calculs ont pris comme base le trafic en période de pic ». De quel type de période de pic parle-t-on ? Comment interpréter le chiffre de 500 véhicules légers, au regard d'un nombre de 250 emplois prévu sur le site ? Comment comparer avec le trafic moyen *journalier* des axes routiers ?

9 A noter que l'arrêté d'autorisation de la ZAC mentionne un suivi 2, 5 et 10 ans après la notification de l'arrêté. Les suivis 2 et 5 ans après l'arrêté doivent donc être disponibles respectivement depuis 2011 et 2015.

avant rejet au réseau de la ZAC.

Incidences Natura 2000 :

En ce qui concerne les impacts potentiels sur le site Natura 2000 « plaine du Forez », situé à environ 1,5 km au sud du projet, l'étude conclut de façon justifiée à l'absence d'incidence significative, du fait de l'éloignement relatif et du faible lien fonctionnel entre le site du projet et le site zone Natura 2000.

Impacts cumulés :

Le dossier envisage l'impact cumulé avec les autres projets connus (entrepôt logistique LOGALSACE et installation de stockage de déchets dangereux SIRA). Le principal effet cumulé est l'augmentation du trafic routier.

Les risques liés aux installations voisines sont envisagés dans l'étude de danger, qui conclut à l'absence de risque d'effet domino.

2.3. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

La justification des choix est présentée en une page, de façon extrêmement sommaire.

D'un point de vue environnemental, la principale justification évoquée concerne le choix de localisation de l'activité : éloignement relatif de grandes zones d'habitations, et donc évitement de nuisances pour le voisinage ; ZAC des Plaines conçue pour accueillir ce type d'activité.

Cependant, le dossier ne présente pas de solutions de substitution, ni de variante, en particulier au niveau du bâtiment et des aménagements annexes prévus sur le site. Cela aurait pu concerner, par exemple, le choix de dimensionnement des parkings, ou les options d'aménagement envisagées pour limiter les surfaces imperméabilisées.

2.4. Méthodes utilisées et auteurs des études

La notice descriptive technique du projet a servi de base à la détermination qualitative et quantitative de ces impacts : rejets liquides, trafic associé au site, émissions sonores, impact paysager. Ces données ont été complétées par l'expérience de ICF Environnement et GOODMAN France en matière de sites logistiques : émissions sonores, mesures sur les poussières, qualité des rejets liquides. Aucune difficulté méthodologique n'a été rencontrée pour la recherche des données pour l'état initial de l'environnement.

2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est clair, lisible et compréhensible, et un effort particulier de rédaction a été opéré pour la bonne compréhension du projet par le public. Les points principaux de l'étude d'impact sont bien repris.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier présenté est structuré et facilement lisible.

Le contenu de l'étude d'impact présente certaines insuffisances qui ne permettent pas toujours d'apprécier la manière dont l'environnement a été pris en compte. En particulier, ce qui relève de la démarche d'aménagement de la ZAC des Plaines et ce qui relève du projet de l'entreprise Goodman et de sa responsabilité n'apparaît pas clairement.

Les mesures de réduction des impacts prévues apparaissent correctes. Toutefois, le dossier ne met pas en évidence l'existence d'une réflexion visant à intégrer la démarche d'évaluation environnementale au stade de la conception même du projet, afin d'éviter certains impacts. De même, la manière de réduire le flux de véhicules personnels et de limiter les places de parking ne semble pas avoir été envisagée. Cela se traduit par exemple, in-fine, par une surface imperméabilisée très importante de 32 000 m², en sus de la superficie du bâtiment lui-même.